

ADALBERTO VALLEGA

(Ordinario di Geografia Regionale e Direttore dell'Istituto
di Scienze Geografiche dell'Università degli Studi di Genova)

STRATEGIE PER I PORTI MINORI. IL CASO DI POZZALLO

1. Premessa.

Durante gli anni '60 e nella prima parte degli anni '70 la politica italiana per il Mezzogiorno e le Isole ha prodotto numerosi e ben noti interventi anche in campo portuale. L'obiettivo risiedeva quasi sempre nel realizzare strutture ricettive a servizio di nuclei e di aree industriali che, in forza delle teorie del polo economico, sorreggevano programmi economici e piani territoriali. Questa propensione ha generato due prodotti.

Il *primo prodotto* è consistito in aree industriali monovalenti - siderurgia o raffinazione del petrolio - o in aree bivalenti, sottese da porti realizzati su fondali più o meno profondi. S'è trattato di aree funzionalmente rigide, da considerarsi come una versione mediterranea delle MIDAs (*Maritime Industrial Development Areas*), di cui Regno Unito ed Europa non mediterranea si sono arricchite dalla metà degli anni '50 all'alba degli anni '70.

Il *secondo prodotto* è consistito in porti medi e minori, realizzati attraverso la sistemazione di modeste strutture esistenti o costruiti appositamente per venire incontro alle esigenze di nuclei di industrializzazione litoranea o perilitoranea, per servire mercati regionali o per altri scopi, in varia misura ancorati a valenze, consolidate o emergenti, dell'economia locale.

La letteratura marittima e portuale, così come l'analisi regionale, hanno dedicato un'attenzione di gran lunga maggiore al primo prodotto - il porto legato al polo industriale - che non al secondo prodotto, cioè al porto minore con funzioni multiple. Le ragioni sono plausibili,

giacché nel primo caso vi sono in gioco implicazioni per l'economia nazionale, mentre nel secondo caso le implicazioni sono circoscritte a un'area più o meno estesa, al massimo a uno spazio regionale. Ma ciò non significa che i problemi dei porti minori abbiano importanza, né che siano sempre riducibili in termini semplici. Al contrario, a mano a mano che l'apparato industriale poggia su un numero crescente di strutture medie e piccole, su produzioni sempre più lontane dalle teste dei cicli e sempre più interrelate con il terziario, il tema dei porti minori acquista rilievo crescente. Anche per essi si deve rispondere all'interrogativo fondamentale: come possano evolversi per far fronte a mercati e a quadri di riferimento che cambiano con rapidità. Ma le risposte non possono essere fornite con lo stesso metro con cui vengono abbozzate a proposito dei grandi porti. Né possono essere generalizzate, poiché ogni porto minore - soprattutto quando è fortemente incernierato in economie locali - prospetta problemi in gran parte originali, che non si ripetono, o si ripetono in modesta misura, negli altri porti minori. Dunque l'analisi deve farsi più cauta, attenta a non cadere in proposizioni fuori misura o addirittura in luoghi comuni.

Tutto ciò va considerato all'interno delle onde di cambiamento che si sono succedute a partire dall'inizio degli anni '70 e che hanno riguardato:

- a) la *divisione internazionale del lavoro*, ivi compresa quella dello scacchiere CEE-Mediterraneo;
- b) le *metodologie di confezionamento e di movimentazione* della merce, con particolare riguardo alla diffusione dei carichi unitizzati e dei vettori con movimentazione verticale;
- c) le *integrazioni tra i segmenti della catena del trasporto*, che conducono sempre più alla ribalta operatori che gestiscono l'intero ciclo.

Queste circostanze rivestono particolare interesse quando vengano considerate in relazione a un porto emergente, a un porto in costruzione. In questo caso il problema consiste nel valutare se e in quali modi il porto, mentre veniva progettato e realizzato, abbia reagito al cambiamento degli impulsi provenienti dall'esterno, sia dal mercato, sia dall'organizzazione del trasporto e dalle metodologie di movimentazione.

2. Termini del problema.

Il caso di Pozzallo rientra in questo caso. Infatti, nella storia della realizzazione del porto - e nella storia stessa della progettazione - si possono individuare due fasi.

La *prima fase* fa perno sugli eventi che, sulla scena mediterranea e nell'organizzazione del trasporto, erano venuti alla ribalta durante gli

anni '60 e nel primo scorcio degli anni '70. Questa fase trova espressione nel progetto condotto a termine nel 1978.

La *seconda fase* tiene in considerazione impulsi venuti alla ribalta in anni successivi e, quindi, cambiamenti intervenuti nel quadro di riferimento e nei mercati del trasporto. Ne è espressione la variante di progetto conclusasi nel 1987.

Le motivazioni che hanno sorretto la prima fase sono riconducibili soprattutto alla domanda di servizi portuali espressa dall'industria e da elementi dell'economia locale. Le motivazioni che hanno sorretto la seconda fase (variante del progetto) cercano di tener conto non solo delle trasformazioni del quadro industriale, ma anche dell'insorgenza di forme di utilizzazione della costa come approdo; forme che non rientrano nelle funzioni commerciali e industriali del porto.

Queste motivazioni sono le chiavi di volta attraverso le quali il caso di Pozzallo merita di essere considerato.

Il punto di partenza del ragionamento consiste nel tener conto che, a mano a mano che prendeva corpo il nucleo industriale di Modica-Pozzallo e l'economia agricola del ragusano si irrobustiva nelle tecniche e assumeva più consistenti pesi sui mercati, si faceva strada l'ipotesi di dar corpo - sul ceppo dell'approdo storico - a uno scalo mercantile capace di servire questi nuovi livelli dell'organizzazione economica.

Era naturale che, di fronte all'esigenza di servire l'area industriale di Modica-Pozzallo, ci si dovesse chiedere, prima di tutto, se non fosse più conveniente utilizzare porti esistenti, piuttosto che costruirne uno nuovo. A questa domanda l'analisi economica compiuta nello studio di fattibilità ha fornito una risposta favorevole alla costruzione di un nuovo porto. Inoltre, avendo preso in considerazione più ipotesi progettuali, lo studio del 1978 ha ritenuto preferibile quella pertinente un porto nuovo, costituito da una protezione foranea piuttosto avanzata, opposta ai venti meridionali, utilizzabile nella banda interna per accogliervi vettori mercantili e collegata mediante un pontile alle strutture litoranee storiche. La soluzione è stata denominata "porto-isola".

La variante del 1987 ha condotto la soluzione progettuale su un altro piano: dalla concezione di un porto-isola si è pervenuti alla soluzione di un porto con radicamento a terra, allo scopo di far posto a un campo più ampio di funzioni, come si avrà modo di discutere nel corso di questa relazione.

3. Il mercato.

A questo punto l'attenzione va trasferita dal quadro ambientale a quello del mercato. Il porto di Pozzallo nasce - come s'è detto - per

servire un nucleo industriale composto da una sezione litoranea, quella di Pozzallo, e da una sezione più interna, quella di Modica.

È noto che il concetto di retroterra portuale ha perso progressivamente importanza: nell'analisi tra porto e mercato interno valgono molto di più i concetti di punto generatore di domanda di trasporto, di nodo di traffico e di linea di forza - assunta come direttrice ben attrezzata di traffico - di quanto valgano le idee di spazio di mercato e di area di gravitazione. L'idea di entroterra viene motivatamente abbandonata quando ci si rivolga ai porti grandi e medi, ma non altrettanto può valere per i porti minori, giacché essi sono nati - o nascono - con specifico riferimento a utenze locali, o comunque a utenze ubicate in un'area ben circoscritta.

Il progetto di Pozzallo non fa eccezione. Alla fine degli anni '70 l'area servita è stata identificata nella piana di Ragusa e in alcune fasce limitrofe delle provincie di Siracusa e di Catania: in tutto 286 mila ha, con una popolazione stimata attorno a 430 mila abitanti. Nella seconda parte degli anni '70 questo territorio generava un traffico - soprattutto flussi in uscita - di poco superiore a 100 mila t, il quale prendeva il mare attraverso i porti vicini, cui s'è fatta menzione. Per il 60% si trattava di prodotti alimentari e meccanici, di minerali non metalliferi e di materie plastiche; per il resto, si trattava di materie prime, soprattutto di fonti energetiche.

Se a quella data Pozzallo fosse stato dotato di un porto con strutture per accogliere tutto il traffico che andava fuori - più quello che sarebbe stato indotto dalla comodità di fruire di strutture ricettive - il traffico qui polarizzabile sarebbe stato di 220 mila t. In forza dell'espansione delle attività produttive i flussi avrebbero potuto aggirarsi attorno a 250 mila t all'alba degli anni '80 e avrebbero potuto avere la prospettiva di ascendere a 460 mila t dieci anni dopo. Ecco il quadro di sintesi, fornito dallo studio economico di appoggio al progetto del 1978.

1975	traffico marittimo generato dal mercato locale	110 mila t
	traffico accreditabile a un porto mercantile insediato a Pozzallo	220 mila t
1981	traffico stimato, ipotesi minima	147 mila t
	idem, ipotesi massima	292 mila t
1991	traffico stimato, ipotesi minima	261 mila t
	idem, ipotesi massima	522 mila t

In seguito, alcuni andamenti hanno indotto i pianificatori a ritenere che la soglia di 500 mila t annue di traffico debba essere considerata come ipotesi minima. A motivare tali valutazioni hanno indotto la grande variabilità verificatasi nel trasporto delle rinfuse liquide e l'espansione del trasporto containerizzato. Sfortunatamente i pianificatori non sembrano in grado di precisare quale soglia massima debba essere tenuta presente, nel caso in cui la soglia di 500 mila t sia considerata come minima. In ogni caso, pare ragionevole accogliere il principio generale, secondo cui - entro determinati limiti - è opportuno elevare lo scostamento tra offerta potenziale e domanda, a favore della prima.

Alla fine degli anni '70 i flussi industriali sembravano costituire la parte assorbente - o comunque la parte trainante - del traffico. In entrata vi sarebbero rottami di ferro, ghisa, nastri di ferro, alluminio; in uscita, prodotti chimici, prodotti ceramici per l'edilizia, mastici e detersivi. È ovvio che la *small MIDA* di Modica - Pozzallo costituirebbe il mercato principale: qui farebbero capo i due terzi del traffico in argomento. Nell'area si contano una cementeria, uno stabilimento per la fabbricazione di manufatti in cemento armato e cemento armato precompresso e una ferriera convertita nella trafilatura dell'alluminio.

Dal punto di vista del confezionamento si avrebbe un'ampia prevalenza di metodologie convenzionali. Lo si deduce dal quadro che segue, tratto dal vol. II dello studio di fattibilità.

<i>tipo di carico</i>	<i>confezionamento</i>
rottame di ferro	rinfusa
tondino	reggette
riblene	pallets, contenitori e sacchi
nastro di ferro	coils
tubi	reggette
alluminio	pallets
mastici	pallets
calce	sacchi
cemento	sacchi

Dunque, le analisi compiute al tramonto degli anni '70 mettevano in mostra una scarsa differenziazione del mercato. Infatti, l'area di mercato - denominata "area di studio" nelle ricerche in argomento - avrebbe

be dovuto generare quasi del tutto traffico industriale. Alla possibilità di avviare prodotti agricoli sul trasporto marittimo l'imprenditoria locale non sembrava dare molto credito, malgrado che il ragusano sia una delle aree più importanti, non solo della Sicilia, ma anche dell'intero Sud Europa. Quest'ultima circostanza, considerata insieme al progresso nelle tecnologie di confezionamento, trasporto e conservazione delle produzioni ortofrutticole, induce a ritenere che, almeno in potenza, questo settore del mercato possa essere più importante di quanto abbiano fatto credere sondaggi compiuti alla fine di quel decennio. Nel caso in cui questa supposizione trovasse riscontro, si dovrebbe ritenere che il mercato accreditabile al porto debba essere considerato in termini più ottimistici di quanto è stato fatto nelle relazioni del passato. Questo asserto merita qualche considerazione.

Lo studio di fattibilità del 1978 metteva in evidenza che l'area di mercato produce appena il 5% degli agrumi della Sicilia e, quindi, non dà luogo a una domanda consistente di trasporto marittimo - e di servizi portuali - proprio nel comparto merceologico che, all'interno dell'agricoltura mediterranea, più di ogni altro si rivolge al trasporto via mare e al trasporto combinato mare-terra. Al contrario, il ragusano possiede una considerevole produzione orticola - pari alla metà di quella dell'Isola - per la quale gli avanzamenti tecnologici fanno intravedere espansioni non circoscritte al breve termine.

Questa circostanza è fondamentale per valutare le dimensioni del mercato potenziale. È ben vero che attivare funzioni portuali in questo campo non è cosa agevole. Due circostanze la rendono piuttosto complicata. La prima circostanza risiede nel confezionamento: gli ortofrutticoli devono essere trattati con le metodologie del condizionamento ambientale che sono compatibili soltanto con l'impianto di robusti ed efficienti cicli di trasporto. La seconda circostanza riguarda il trasporto marittimo: la merce deve essere affidata a vettori, in parte o del tutto corredati di impianti di ventilazione e di refrigerazione ed eserciti secondo i canoni della navigazione di linea.

A ragione il Centro Universitario di Studi sui Trasporti di Messina ha raccomandato - in sede di analisi del progetto del 1978 - che il problema fosse attentamente approfondito. A maggiore ragione queste raccomandazioni sono da formularsi oggi. Gli approfondimenti andrebbero condotti avendo riguardo non soltanto alle variabili di mercato che di consueto vengono tenute in considerazione in casi del genere, ma anche alcuni altri elementi, che al giorno d'oggi acquistano crescente importanza. Primo: l'accennata evoluzione delle tecnologie, che rende pos-

sibile e conveniente ciò che durante gli anni '70 non lo era. Secondo: la propensione a produrre forme di integrazione economica - finanziaria e organizzativa - nel campo della conservazione e della grande distribuzione dei prodotti ortofrutticoli, dalla quale consegue che operatori economici siano interessati a intervenire in aree in passato ritenute non coinvolgibili da strategie della grande industria e delle grandi catene di distribuzione.

Naturalmente, questo settore merceologico va considerato - al pari dell'intero comparto dei traffici commerciali - anche in rapporto all'offerta attivata, o in corso di attivazione, nella Sicilia sud-orientale, praticamente nell'area compresa tra Pozzallo, Siracusa e Augusta. Tenuto conto che il comparto ortofrutticolo possiede considerevole e crescente importanza, la strategia dovrebbe consistere nel mettere a punto un'offerta globale che consentisse sempre - nel presente, nel breve e nel medio termine - di venire incontro al mercato. Di conseguenza, la dinamica con cui si muoverebbe l'offerta di Pozzallo dovrebbe essere coordinata con la dinamica degli altri protagonisti dei trasporti marittimi nell'area.

Si presume che il porto di Pozzallo veda la luce all'alba degli anni '90 e che l'economia locale - le utenze della cosiddetta area di studio - fornisca, *in prima battuta*, un volume di traffico compreso tra 500 mila e 600 mila t, ripartito tra merci la cui movimentazione offre medie e medio-alte quote di valore aggiunto. In rapporto a ciò, ci si chiede quali altri impulsi addizionali possano essere tenuti in considerazione. Sotto questo profilo si potrebbero intravedere due ipotesi.

La prima ipotesi riguarda l'*agricoltura* ed è indirettamente chiamata in causa dallo studio di fattibilità. È ben vero che l'area in argomento possiede una ridotta presenza di industrie alimentari. Tuttavia v'è da chiedersi se - tenendo conto delle considerazioni appena svolte in ordine al settore ortofrutticolo - non si possa immaginare una strategia di promozione combinata di funzioni industriali e di funzioni trasportistiche. In termini espliciti, nel caso in cui il porto fosse proiettato verso servizi resi a questo settore e nell'area retrostante fossero concertate misure adatte a sviluppare logistica e attività di confezionamento dei prodotti, le prospettive potrebbero essere diverse, e ben più favorevoli.

V'è anche da chiedersi se - ricorrendo tutte le condizioni di compatibilità con il quadro di riferimento - non si possano innestare funzioni manifatturiere, potenzialmente *port oriented* anche per una struttura piuttosto modesta, quale sarebbe lo scalo di Pozzallo. In questo quadro va considerata l'ipotesi di far posto a produzioni di cemento; ipotesi adom-

brata nella relazione predisposta dal Centro Universitario di Studi sui Trasporti. Ci si chiede se, collegando con un convogliatore il porto di Pozzallo con la vicina industria Siciliana Cementi, non si possa dar luogo a flussi in uscita di questa rinfusa, diretti ai mercati del Mediterraneo orientale e del vicino Oltre Suez.

Ovviamente occorre valutare se, ed entro quali soglie di rischio, la produzione locale possa avvalersi di coefficienti di produttività tali da fronteggiare la concorrenza di regioni marittime già affermate nell'esportazione di cementi e di suoi manufatti nel Mediterraneo extraeuropeo e se l'offerta di Pozzallo possa essere tanto elastica da adeguarsi ai rapidi mutamenti dei mercati dei Mashreq e dei paesi vicini.

A questo punto, nel ragionamento va introdotta l'analisi dell'offerta portuale. Siamo ancora - è evidente - nelle variabili di offerta messe in mostra dal progetto del 1987, ma non si tarderà ad ampliare il ragionamento alle variabili chiamate in causa con la variante del 1987.

4. L'offerta portuale.

L'offerta portuale e gli altri parametri strutturali assunti nell'ipotesi del porto-isola conducono ad alcuni elementi fondamentali di offerta, enunciabili nei termini seguenti.

- a) Il porto consente l'accesso a navi per merci varie operative fino a 11 m di fondale. Si dovrebbe pensare a tre categorie di vettori: quelli convenzionali, quelli polivalenti per metodologia di movimentazione (nave con ponti "ro-ro" e con stive convenzionali; nave con stive e con strutture cellulari; e così via); quelli polivalenti merceologicamente, di cui le *conbulk*ers sono forse le espressioni più note. Naturalmente i parametri dell'offerta sono compatibili con le caratteristiche del trasporto intramediterraneo, cui si rivolge il porto di Pozzallo.
- b) Nel campo delle rinfuse solide l'offerta portuale è dimensionata su vettori di 15 mila tpl, giacché si ritiene che l'offerta per portate più elevate non sarebbe giustificata dalle caratteristiche del trasporto a breve raggio, intramediterraneo. Anche in questo settore si garantiscono fondali di 11 m.

Il quadro appena delineato fornisce elementi scarni, ma sufficienti, per affrontare un problema cruciale, per Pozzallo come per ogni altro porto minore di nuova costruzione: l'esistenza di un rapporto tra offerta potenziale e domanda potenziale tale da poter offrire sufficienti garanzie. Ci si trova innanzi a un sistema piuttosto complesso di equa-

zioni, che in termini succinti può così formularsi:

- a) il mercato potenziale deve essere tale da offrire al porto economie di scala sufficienti perché possa ammortizzare gli investimenti e possa operare in accettabili condizioni di gestione;
- b) l'offerta portuale deve essere tale da offrire al mercato del trasporto servizi a bassi costi;
- c) il porto deve costituire, tra rotta marittima e trasporto terrestre, una connessione tanto efficiente da far sì che le utenze dell'area potenziale di mercato trovino più conveniente operare a Pozzallo che in altri porti vicini.

In rapporto a questo insieme di obiettivi occorre prendere in considerazione le relazioni tra il traffico generato nell'area di mercato e la navigazione mercantile. A questo riguardo occorre distinguere due casi.

Da un lato, i traffici che esigono un trasporto diretto, senza scali intermedi, da Pozzallo a un altro porto, e viceversa. In questo ambito rientrano, ad esempio, i semilavorati in partenza e in arrivo. Per questi flussi il porto di Pozzallo sarebbe senz'altro utilizzato e in campo sarebbero chiamati vettori di poche migliaia di t, caratteristici delle rotte brevi. Naturalmente, se e in quanto strategie di attivazione di funzioni manifatturiere *port oriented* venissero adottate, il quadro potrebbe risentirne positivamente.

Dall'altro lato, vi sono i flussi affidati a navi che a Pozzallo farebbero soltanto scalo. Per questi occorre ammettere che - dal momento in cui lo studio di fattibilità è stato redatto - si sono andate riducendo le prospettive di inserimento di porti minori in rotte che nel Mediterraneo compiano circuiti, o comunque effettuino una pluralità di scali. Ciò è stato provocato dalla propensione a minimizzare il numero degli scali lungo la rotta per massimizzare le economie del trasporto marittimo - propensione che si è andata accentuando a mano a mano che la tensione sul mercato dei noli è cresciuta.

Tuttavia, in economia marittima niente va generalizzato. Ogni compagnia marittima ha le sue strategie, ogni operatore, soprattutto i *combined* e i *through transport operators*, hanno le proprie. Inoltre, un porto viene considerato in relazione a un ampio campo di variabili, che concorrono a definire il montante della quota di costo ascritta a questo delicato momento del ciclo di trasporto. Negli ultimi tempi si sono visti porti, minori e piccoli, della penisola iberica salire all'onore delle cronache e nelle gerarchie dei porti containerizzati soltanto perché erano riusciti a offrire mano d'opera più a buon mercato e non avevano a scioveri di quanto potessero fare porti francesi e italiani. L'esempio è istrut-

tivo per mostrare come in economia portuale le equazioni basate sulle distanze e sui principi generali del ciclo spesso non trovino riscontro nella realtà.

V'è da chiedersi se la strategia dell'impianto di piattaforme di distribuzione di contenitori nel Mediterraneo potrebbe essere giocata a favore di Pozzallo. Tenendo conto che questa strategia sembra destinata ad attivarsi anche nel Mediterraneo orientale e che alcuni porti dell'Isola non paiono offrire appetibili soglie di produttività per servizi resi a piattaforme del genere, l'ipotesi di Pozzallo - porto ubicato sul percorso di rotte focalizzate su Suez - potrebbe essere presa in considerazione, ovviamente con tutta la cautela del caso. Infatti, occorre tener conto che:

- a) per attivare questo tipo di funzioni sarebbe necessario un porto di dimensioni medie e ben equipaggiate nelle metodologie "lo-lo" e "ro-ro";
- b) si dovrebbe competere con porti - come quelli di Cipro e di Malta - emergenti sulle stesse rotte; cioè porti cui sono accreditate ampie possibilità per affermarsi come piattaforme per il *transhipment* di contenitori nel Mediterraneo.

Dall'analisi fin qui compiuta emerge un insieme di problemi, pertinenti tre livelli di relazioni: tra il porto e l'ambiente fisico, tra l'offerta portuale e il mercato, tra il management locale e i modelli gestionali necessari. Si tratta - come si può ben comprendere - di livelli tra loro interconnessi e che ricorrono quasi sempre tutti quando si considerino porti minori.

Riflettendo in questa ottica e tenendo conto del quadro di riferimento, appare indubbio che il profilo funzionale del porto di Pozzallo debba essere valutato alla luce di due esigenze fondamentali, comuni a tutti i porti, ma molto importanti in un caso del genere.

In primo luogo, l'offerta portuale globale va sostenuta a un punto tale da non essere sottodimensionata rispetto a un mercato in trasformazione e denso di problemi. Ciò richiede che le funzioni siano il più possibile diversificate e che la gestione si avvalga di modelli razionali. Quest'ultimo punto, la gestione, esula dai contenuti del presente rapporto, ma non v'è dubbio che debba essere considerata una variabile di singolare importanza per il decollo del porto.

In secondo luogo, l'offerta portuale deve essere fondata su parametri tali da dar luogo a una buona elasticità rispetto al mercato.

In terzo luogo, il porto deve essere utilizzato anche per funzioni non mercantili, ma comunque tali da procacciare valore aggiunto e da imprimere tono all'economia locale.

5. Al di là della dimensione mercantile.

A questo punto il ragionamento va esteso alla variante progettuale del 1987. Questa variante possiede due fondamentali valenze.

La prima valenza riguarda le funzioni portuali. Esse vengono estese a nuovi tipi di mercato, come quello dei servizi per l'*off-shore* degli idrocarburi, e ad attività para-mercantili, come quelle dei servizi per la pesca e per la nautica da diporto.

La seconda valenza riguarda le strutture portuali. Le nuove funzioni vengono previste in ambiti portuali distinti da quelli in cui sono state previste le funzioni mercantili e quelle industriali, le quali - come s'è visto - sono state al centro delle attenzioni del progetto del 1987.

In sostanza, la variante del 1987 va considerata come il prodotto di due istanze: da un lato, l'esigenza di tener conto delle trasformazioni avvenute nel quadro di riferimento e nei mercati; dall'altro lato, l'esigenza di far posto a funzioni esterne al quadro mercantile tradizionale.

In questo quadro, l'attenzione va messa a fuoco su una terna di funzioni: *off-shore*, *nautica da diporto*, *pesca*.

a) *Servizi portuali per l'off-shore*. Il mare costiero che si stende attorno alla Sicilia sud-orientale rientra nella zona C degli spazi marini aperti alla ricerca di idrocarburi. Qui l'AGIP, in *joint ventures* con altre società, ha ottenuto la concessione per il giacimento Vega, uno dei più interessanti dei mari italiani, il cui sfruttamento dovrebbe prendere avvio su larga scala, entro il decennio in corso. Non soltanto le esperienze su vasto raggio compiute nel mare del Nord e nel Golfo del Messico, ma anche quelle a medio raggio in corso nell'Adriatico centro-settentrionale (Ancona-Ravenna) e nel Mediterraneo occidentale (a sud di Tarragona), pongono in evidenza come ai porti scelti a base di appoggio per le attività di esplorazione e di produzione si rivolga una domanda di servizi consistente e ben diversificata, donde viene prodotto non trascurabile valore aggiunto e si generano effetti indotti di vario genere, sui quali non è il caso di indugiare.

Malgrado che la letteratura sull'*off-shore* degli idrocarburi non fornisca indicazioni applicabili *tout court* a casi mediterranei come quello in esame, non pare azzardato ritenere che l'attivazione di funzioni portuali per l'*off-shore* - funzioni in parte non mercantili, ma comunque sempre connesse al mare - potrebbe da sola offrire notevoli possibilità a Pozzallo.

Questa tesi - come d'altronde quella analoga sostenuta dal Centro Universitario di Studi sui Trasporti - richiede di essere attentamente valu-

tata, almeno sotto due punti di vista. In primo luogo, occorre verificare fino a quale punto gli operatori del settore, in funzione dell'accordo intervenuto (1988) con la Regione Siciliana, utilizzeranno Pozzallo come base di appoggio. In secondo luogo, occorre determinare le modalità che dovrebbe assumere l'offerta di Pozzallo per indurre gli operatori a spingere al massimo il coefficiente di utilizzazione di Pozzallo. Ma, in ogni caso, la prospettiva è tale da meritare uno sforzo di approfondimento.

A questo riguardo vanno tenuti presenti due elementi di mercato:

1. tenuto conto che Vega, essendo una struttura di avanguardia nell'ambito della generazione di impianti operativi su fondali di oltre 200 metri, si possono produrre interessanti effetti nel porto di appoggio; effetti che sono piuttosto diversi, e più allettanti, rispetto a quelli che si constatano nell'Adriatico;
 2. lo sfruttamento delle risorse di idrocarburi liquidi nei mari che fronteggiano il sud-est della Sicilia è destinato a intensificarsi, sicché non è fuori di dubbio ipotizzare che vi sarebbe posto per un'ottima base, dotata di servizi crescenti in rapporto al crescere del numero delle piattaforme e delle strutture di esplorazione e di appoggio.
- b) *Nautica da diporto*. Tenuto conto dell'espansione della nautica da diporto e della diffusione di approdi turistici non è fuori luogo prevedere che il porto-isola possa accogliere un porticciolo. Posto in questi termini, il problema, pur essendo impostato in modo corretto, potrebbe non essere visto per tutte le valenze accreditabili a Pozzallo, anche e soprattutto in rapporto alla sua posizione lungo le coste siciliane e nello spazio mediterraneo. Sarebbe molto opportuno valutare se non esistano possibilità per dar luogo a una sorta di offerta plurimodale, di cui il porticciolo turistico, convenzionalmente inteso, potrebbe essere soltanto una componente.

L'offerta dovrebbe riguardare la funzione turistica del mare nel suo insieme e potrebbe essere impostata sui seguenti moduli:

- *circuito turistico marino superficiale*, fondato sulla navigazione sportiva, sulla pesca, e così via; circuito, ovviamente imperniato sull'area *off-shore*, ove gli impianti di produzione esercitano attrattive di vario genere;
- *circuito turistico sottomarino*, imperniato su un porto e su altre attrattive;
- *circuito turistico costiero*, i cui motivi di attrazione siano integrati con quelli a mare.

- c) *Pesca*. Le attività di pesca, sia quelle sportive che quelle professio-

nali, non di rado incontrano difficoltà nel trovare strutture ricettive provviste di servizi adeguati per i natanti, per il prodotto e per le manipolazioni che devono svolgersi a terra. Nell'ambito dell'armatura portuale della Sicilia sud-orientale esistono strutture capaci di raddoppiare una così composita domanda di servizi proveniente dalla pesca? Di più, esistono strutture che possano venire incontro agli obiettivi politici messi a punto per la pesca e, più in generale, per l'utilizzazione delle risorse biologiche del mare? A seconda delle risposte che si possono dare a questi interrogativi è possibile intravedere se e in quale misura il progetto "Pozzallo" possa aprirsi a queste attività in modi allineati alle esigenze prefigurabili per gli anni '90.

La variante 1987 al progetto ribadisce che strutture portuali potrebbero essere impiegate combinatamente per servire battelli da pesca e battelli da diporto. Naturalmente, posta in questi termini, la proposta progettuale non dà luogo a problemi, giacché non prefigura certamente un'offerta tanto consistente da generare incompatibilità con offerte già in esercizio, o progettate, nell'Isola.

Semmai v'è da sottolineare un'esigenza di approfondimento, fondata almeno sui seguenti elementi:

- a) la politica del Ministero della Marina Mercantile tende a promuovere l'espansione dei porticcioli turistici;
- b) a livello nazionale v'è chi contesta l'opportunità di moltiplicare i porti turistici mentre - da canto contrario - vi sono consistenti istanze a procedere in questa direzione;
- c) coloro che raccomandano prudenza nel costruire molti porti turistici chiamano in causa l'esigenza di porre attenzione al ciclo di erosione costiera in taluni punti dei litorali italiani;
- d) coloro che sostengono l'opportunità di costruire nuovi porti si basano sull'espansione del mercato;
- e) in ogni caso, v'è un considerevole scostamento tra il Settentrione e il Meridione, per cui non è giudicata con sfavore l'espansione dell'offerta portuale per la nautica da diporto in Sicilia.

Questi elementi inducono a ritenere che i due settori - pesca e nautica da diporto - dovrebbero essere fatti oggetto di approfondimento, anche nell'intento di valutare se, e in quali modi, si potrebbero promuovere attività complementari a quelle portuali strettamente intese.

È possibile ipotizzare altre funzioni per il porto di Pozzallo? In linea teorica e fatte salve le esigenze di approfondimento - e ancora una volta ribadite le esigenze di coordinare le funzioni dell'area estesa da Pozzallo ad Augusta - la risposta è affermativa, almeno per i seguenti campi.

- a) *Trasporto passeggeri*. Il turismo fondato su circuiti intramediterranei si sta sviluppando e sta sempre più coinvolgendo il Mediterraneo orientale. Il porto di Pozzallo è in una posizione favorevole a inserirsi in circuiti del genere, di solito serviti da piccoli e medi vettori per passeggeri. In questo quadro assume un indubbio rilievo il traffico costituito da collegamenti interinsulari, da isola a isola. È affidato a vettori piccoli, adatti per essere accolti nelle strutture di Pozzallo.
- b) *Transito mediterraneo*. Il transito non chiama in causa soltanto prospettive per offrire basi di appoggio per merci, ma anche per il rifornimento e per altre piccole forme di assistenza. È un mercato che procaccia buone quote di valore aggiunto con limitato impegno di risorse fisiche in porto.
- c) *Cantieri di assistenza*. Nel Mediterraneo si avverte l'esigenza di punti di appoggio per piccoli vettori - nautica da diporto, battelli da pesca, vettori mercantili del piccolo cabotaggio - che abbiano bisogno di assistenza e di ricovero. Pozzallo si trova in ottima posizione per adempiere a funzioni del genere.

6. Note conclusive.

Le funzioni cui s'è fatto cenno forse sono soltanto in parte compatibili con il substrato economico e ambientale fornito da Pozzallo; forse altre funzioni, qui non considerate, potrebbero essere attivate. Tuttavia, il senso più profondo del ragionamento svolto in questa sede non risiede tanto nell'identificare se una certa funzione sia o no da considerarsi, giacché questo è problema da affidarsi a ricerche di dettaglio. Il senso più profondo risiede, invece, nell'assumere il porto mercantile - quindi il progetto formulato al termine degli anni '70 e la sua recente variante - soltanto come un aspetto di un insieme più ampio di attività, che coinvolgano l'intera fascia di contatto tra la terra e il mare. È una sorta di strategia di *waterfront* applicata a un piccolo centro e a un piccolo porto.

L'esame del caso di Pozzallo reca apporti alla letteratura - in realtà troppo scarsa - pertinente i porti minori. S'è visto chiaramente come il porto minore abbia, e debba avere, con la comunità locale e con l'economia subregionale, legami molto più stretti di quelli che può manifestare un porto medio, e ancor più un grande porto. Inoltre, è altrettanto evidente come le sue funzioni debbano essere attentamente considerate, e programmate, in rapporto al quadro di riferimento, e ancor più

in rapporto agli scali vicini.

Un porto minore è organismo molto sensibile alle variabili, a quelle locali e a quelle del mercato, e quindi prospetta problemi di natura del tutto particolare. Ma è anche un organismo che, se ben programmato e se ben gestito, può contribuire non poco a dar corpo alle valenze dell'economia locale e a inserire efficacemente l'economia locale in quella regionale. Ecco, dunque, due lineamenti conclusivi.

In primo luogo, il porto minore va esaminato - sia a livello conoscitivo che a livello normativo - con metodologie appropriate non soltanto alla dimensione di questo tipo di organismo, ma anche alle sue particolarità funzionali; metodologie, oltre tutto, orientate a considerare la politica portuale come un modulo di una politica più ampia, estesa sul mare e sulla costa.

In secondo luogo, sarebbe opportuno che alcune regioni - quelle insulari prima di tutto - dessero luogo a un piano d'insieme pertinente i porti minori, conferendogli due scopi specifici: da un lato, assegnando a questi porti una funzione ben definita nel piano di sviluppo regionale; dall'altro lato, offrendo loro la possibilità di essere protagonisti di proiezioni dell'economia litoranea sul mare - quali la pesca, il turismo nautico, l'acquacoltura, e così via - per le quali non di rado il grande porto e il porto medio non sono troppo idonei, o addirittura producono diseconomie.

Per tornare, a conclusione di questo rapporto, al caso Pozzallo, si può ritenere che questa iniziativa - indubbiamente più anticolata a seguito della proposta progettuale del 1987 di quanto non lo sia stata nella precedente proposta - possa essere inquadrata in una *scacchiera strategica*, composta da fattori e da obiettivi.

I *fattori* sono costituiti dall'*organizzazione territoriale*, dal *marketing* e dalla politica di *waterfront*.

Organizzazione territoriale. Buona parte della produttività di un porto dipende dai modi con cui sono allestite le sovrastrutture, con cui è realizzata l'accessibilità, con cui il porto è connesso con la logistica del trasporto terrestre e con le aziende dell'area. Tutto ciò va inquadrato nell'ottica della liberalizzazione dell'economia comunitaria.

Marketing. Non è possibile che queste strutture possano raggiungere soddisfacenti coefficienti di utilizzazione se non viene messa in atto un'accurata politica di marketing. È dunque la configurazione imprenditoriale, di cui il marketing è elevata espressione, ad avere un'incidenza considerevole.

Waterfront. Il porto è ormai da considerarsi soltanto un modulo

di una politica più ampia, che riguarda l'intera interfaccia terra-mare, cioè il *waterfront*. Questa politica, che costituisce uno dei fatti nuovi dell'intervento sulle fasce costiere, considera l'intero spettro delle funzioni attivabili a mare e a terra e ne propone lo sviluppo all'interno di un accurato quadro di salvaguardia ambientale. Per un'area così ricca di valori ambientali e dotata di una così importante posizione sul Mediterraneo, il *waterfront* è da considerarsi una ricchezza straordinaria.

La cosiddetta *funzione obiettivo* del porto di Pozzallo è espressa da tre variabili: funzioni, dimensioni, strategia regionale.

Funzioni. Quanto più esteso è lo spettro delle funzioni portuali, tanto più il porto ha la possibilità di avere un buon decollo e di affermarsi bene nel concerto dei porti del Mediterraneo centro-orientale. Di più: quanto più il porto si affermerà nelle funzioni non tradizionali, tanto più acquisterà immagine e sarà considerato dal mondo operativo.

Dimensioni. La differenziazione funzionale costituisce un'importante fattore per accrescere le dimensioni dell'economia portuale, avendo riguardo che - in un contesto come quello di cui s'è discusso in questa sede - le dimensioni vanno considerate in rapporto a una terna di elementi: volumi di traffico; quote di valore aggiunto procacciate; posti di lavoro procurati in attività dirette e in attività indotte.

Strategia regionale. Il conseguimento di obiettivi, funzionali e dimensionali, è rapportato alla posizione che il porto di Pozzallo assumerà nelle strategie della Regione Siciliana. Indubbiamente, v'è da tener conto che i due porti maggiori - Catania e Palermo - lasciano scoperto il corno sud-orientale dell'Isola e che questo corno è in condizioni favorevoli per servire l'economia regionale nel campo del transito intra e transmediterraneo e nel campo dell'off-shore degli idrocarburi. Questa constatazione, che pare trovare conferma in recenti indirizzi della Regione Siciliana, indurrebbe ad attribuirgli un buon rilievo, almeno nelle prospettive di medio termine.

Tuttavia, il corno sud-orientale della Sicilia possiede una propria configurazione portuale imperniata su tre punti - Augusta, Siracusa e Pozzallo - che richiedono di essere considerati per l'offerta globale di cui sono dotati, per le possibili competitività da cui possono essere animati e per le complementarietà che possono esprimere.

Alla fine, per Pozzallo si prospetta lo stesso livello di impegno che devono fronteggiare molti altri porti: l'esigenza di orientare le funzioni verso un futuro che - qualunque siano le variabili trainanti del quadro di riferimento - prospetterà cambiamenti sensibili rispetto al tempo presente e quindi invoca immaginazione nel formulare visioni e prospettive

ed esige razionalità nel mettere a punto strategie e modelli gestionali. Tuttavia, partire da un porto nuovo, invece che adattare un porto esistente, potrebbe costituire un vantaggio non trascurabile.